

「地下鉄民営化の影響」について

2018年4月、大阪市営地下鉄は民営化され大阪市高速電気軌道株式会社（愛称：Osaka Metro（大阪メトロ））になります。

民営化により経営の自由度が増すため、保有資産や技術力を活かした新規事業への展開や取引契約の自由化が図られます。地元中小企業にも取引機会の拡大が見込まれ、大阪経済活性化の起爆剤となる可能性を秘めています。

また、インバウンド需要増加への対応策として、鉄道の新設・延伸計画が前進しつつあります。大阪の都市交通が大きく変貌することで、大阪経済にも好影響を与えることが予想されます。

そこで今回は、中小企業における地下鉄民営化の影響と鉄道の新設・延伸計画についてアンケートを実施しました。

調 査 要 項

調 査 時 点	2018年3月上旬
調 査 対 象 企 業	当金庫お取引先 1,791 社(大阪府内ならびに尼崎市)
回 答 企 業 数	1,501 社
回 答 率	84.6%
調 査 方 法	調査票郵送および聞き取り調査

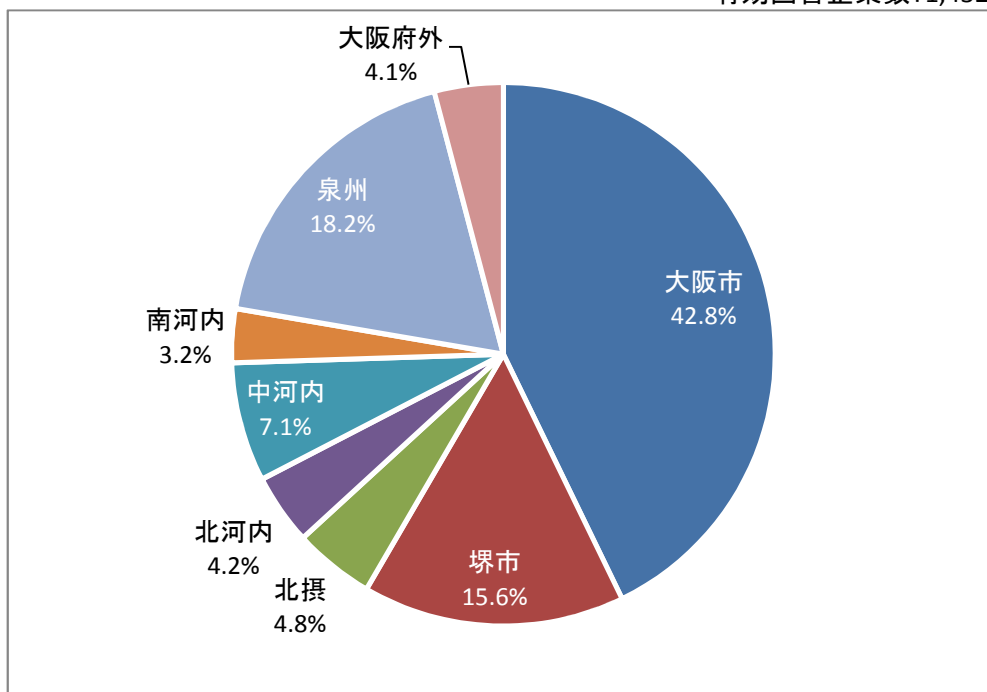
アンケート企業の内訳

業種別 従業員別	製造業	卸売業	小売業	飲食業	建設業	サービス業	運輸業	不動産業	計	構成比	累計 構成比
1～4人	85	52	110	37	58	75	2	54	473	31.5%	31.5%
5～10人	138	55	40	17	89	48	17	18	422	28.1%	59.6%
11～20人	106	29	10	9	38	43	20	5	260	17.3%	76.9%
21～30人	45	10	3	10	16	26	12	3	125	8.3%	85.3%
31～50人	39	11	6	3	6	25	11	1	102	6.8%	92.1%
51～100人	15	10	4	3	7	11	10	1	61	4.1%	96.1%
101～	11	3	3	4	1	5	3	0	30	2.0%	98.1%
無回答	3	3	6	2	3	3	1	7	28	1.9%	100.0%
計	442	173	182	85	218	236	76	89	1,501	100.0%	
構成比	29.4%	11.5%	12.1%	5.7%	14.5%	15.7%	5.1%	5.9%	100.0%		

主たる事業エリア

アンケート回答企業のエリア別の割合は下記のとおりです。

有効回答企業数:1,432社



今回の特別調査では、主たる事業エリアについても質問を行いました。
事業エリアは下記のとおり、8つのエリアに分かれています。

大阪市・堺市・北摂・北河内・中河内・南河内・泉州・大阪府外

「北摂」→豊中市・池田市・箕面市・吹田市・高槻市・茨木市・摂津市・豊能郡・三島郡

「北河内」→守口市・枚方市・寝屋川市・大東市・門真市・四条畷市・交野市

「中河内」→八尾市・柏原市・東大阪市

「南河内」→富田林市・河内長野市・松原市・羽曳野市・藤井寺市・大阪狭山市・南河内郡

「泉州」→泉大津市・和泉市・高石市・岸和田市・貝塚市・泉佐野市・泉南市・阪南市・泉北郡・泉南郡

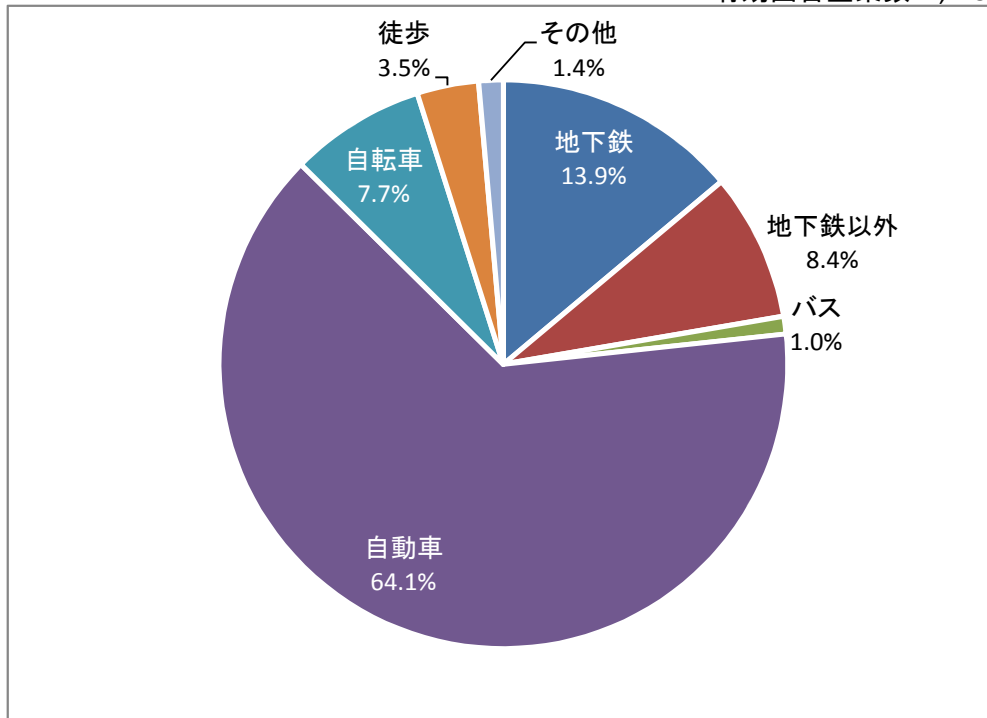
業種別	単位：%								従業員別	単位：%							
	大阪市	堺市	北摂	北河内	中河内	南河内	泉州	大阪府外		大阪市	堺市	北摂	北河内	中河内	南河内	泉州	大阪府外
全体	42.8	15.6	4.8	4.2	7.1	3.2	18.2	4.1	全体	42.8	15.6	4.8	4.2	7.1	3.2	18.2	4.1
製造業	33.0	15.6	3.8	5.0	9.2	3.1	26.5	3.8	4人以下	50.7	12.8	4.3	4.0	8.9	1.6	13.4	4.3
卸売業	48.0	13.6	5.9	4.1	7.7	3.6	12.4	4.7	5~10人	38.7	17.9	4.9	3.9	4.4	4.4	21.1	4.7
小売業	59.2	11.7	5.8	2.9	7.0	2.9	6.4	4.1	11~20人	38.2	17.8	6.1	2.4	9.3	2.8	20.6	2.8
飲食業	54.4	9.9	3.7	7.4	4.9	4.9	12.3	2.5	21~30人	39.7	9.1	3.3	6.6	8.3	5.8	23.1	4.1
建設業	35.3	19.8	4.8	4.8	2.4	3.4	23.7	5.8	31~50人	41.4	20.2	3.0	6.1	2.0	3.0	19.2	5.1
サービス業	50.9	14.1	5.9	4.5	7.7	3.2	10.5	3.2	51~100人	41.5	11.7	5.0	6.7	11.7	6.7	11.7	5.0
運輸業	28.4	27.0	5.4	0.0	8.1	2.7	21.6	6.8	101人以上	43.4	16.7	10.0	3.3	3.3	0.0	23.3	0.0
不動産業	48.5	16.1	3.4	1.1	5.7	2.3	21.8	1.1									

交通手段別	単位：%							
	大阪市	堺市	北摂	北河内	中河内	南河内	泉州	大阪府外
全体	42.8	15.6	4.8	4.2	7.1	3.2	18.2	4.1
地下鉄	78.1	6.6	2.0	3.6	3.6	1.5	3.1	1.5
地下鉄以外	45.9	11.5	8.2	3.3	8.2	1.6	17.2	4.1
バス	71.6	0.0	7.1	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1
自動車	32.7	18.4	5.3	4.9	7.6	3.8	23.2	4.1
自転車	49.7	16.5	1.8	1.8	7.3	2.8	12.8	7.3
徒歩	59.6	12.8	2.1	2.1	6.4	4.3	10.6	2.1
その他	57.8	5.3	0.0	5.3	5.3	0.0	10.5	15.8

日常利用する交通手段

アンケート回答企業の経営者が主に利用する交通手段の割合は下記のとおりで

有効回答企業数:1,449社



業種別	地下鉄	地下鉄以外	バス	自動車	自転車	徒歩	その他
全体	13.9	8.4	1.0	64.1	7.7	3.5	1.4
製造業	9.2	8.3	1.2	70.7	7.4	2.3	0.9
卸売業	16.5	11.8	0.0	60.5	4.7	4.7	1.8
小売業	21.1	9.4	2.3	47.3	12.3	5.3	2.3
飲食業	22.5	8.8	1.3	44.9	15.0	7.5	0.0
建設業	11.0	3.8	0.0	74.7	6.2	2.9	1.4
サービス業	19.8	8.4	1.3	55.9	8.4	4.4	1.8
運輸業	4.1	8.2	2.7	83.6	1.4	0.0	0.0
不動産業	10.5	11.6	0.0	67.4	7.0	1.2	2.3

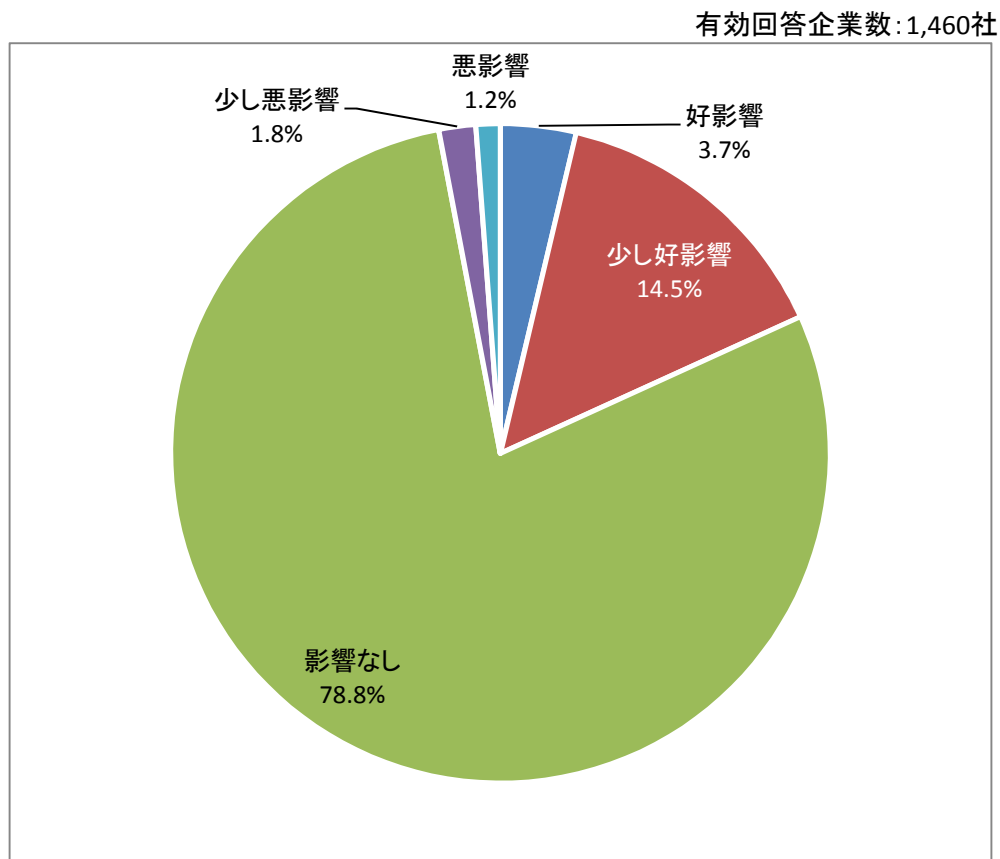
従業員別	地下鉄	地下鉄以外	バス	自動車	自転車	徒歩	その他
全体	13.9	8.4	1.0	64.1	7.7	3.5	1.4
4人以下	16.7	7.3	1.5	56.6	11.0	5.1	1.8
5～10人	12.5	5.4	1.0	66.8	9.6	2.7	2.0
11～20人	10.6	10.2	0.8	71.7	3.1	2.8	0.8
21～30人	14.0	14.0	0.8	62.1	5.0	3.3	0.8
31～50人	13.9	11.9	0.0	65.2	5.0	3.0	1.0
51～100人	16.9	10.2	0.0	66.1	5.1	1.7	0.0
101人以上	14.3	17.9	0.0	67.8	0.0	0.0	0.0

エリア別	地下鉄	地下鉄以外	バス	自動車	自転車	徒歩	その他
全体	13.9	8.4	1.0	64.1	7.7	3.5	1.4
大阪市	25.1	9.2	1.6	48.8	8.9	4.6	1.8
堺市	5.9	6.4	0.0	76.3	8.2	2.7	0.5
北摂	6.1	15.2	1.5	72.7	3.0	1.5	0.0
北河内	11.7	6.7	0.0	74.9	3.3	1.7	1.7
中河内	7.1	10.1	1.0	69.7	8.1	3.0	1.0
南河内	6.5	4.3	2.2	76.2	6.5	4.3	0.0
泉州	2.3	8.1	0.0	81.5	5.4	1.9	0.8
大阪府外	5.2	8.6	1.7	63.8	13.8	1.7	5.2

Q1. 2018年4月に大阪市の地下鉄が民営化されますが、 中小企業にとってどのような影響があると思いますか？

地下鉄民営化が中小企業に与える影響については、「好影響」が3.7%「少し好影響」が14.5%で、合わせて18.2%の企業は好影響があると回答しました。一方で、「悪影響」が1.2%「少し悪影響」が1.8%と、悪影響があると回答した企業は合わせて3.0%にとどまりました。

「影響なし」が8割近くを占めています。現在のところは自社の事業面への影響は少ないと考えられています。



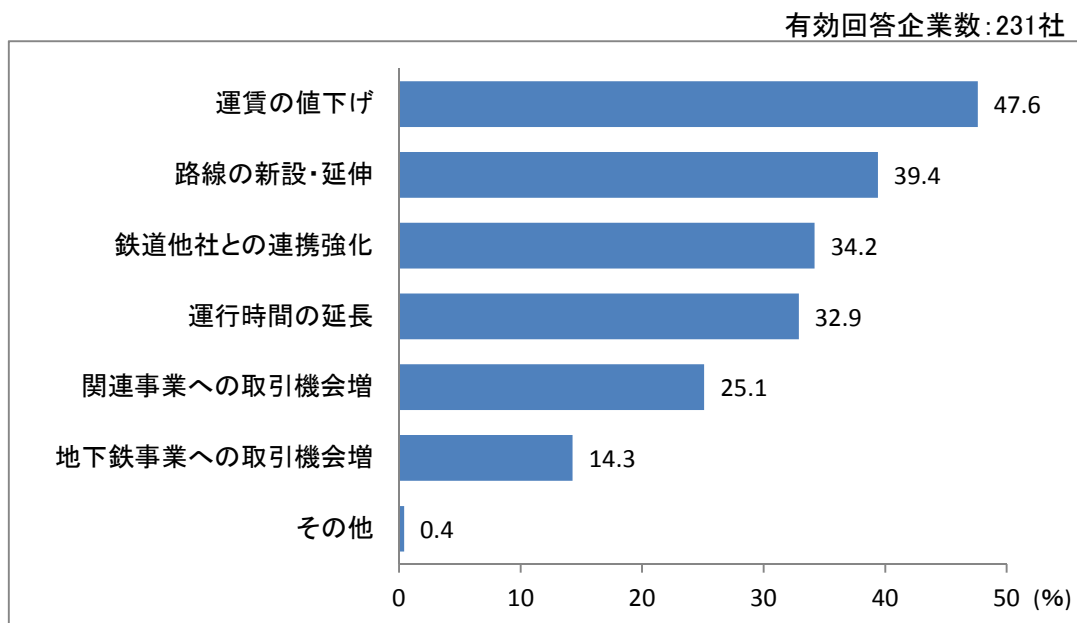
業種別	単位：%					エリア別	単位：%				
	好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響		好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響
全体	3.7	14.5	78.8	1.8	1.2	全体	3.7	14.5	78.8	1.8	1.2
製造業	2.8	14.1	80.3	1.6	1.2	大阪市	4.4	16.3	75.7	2.3	1.3
卸売業	2.9	18.6	76.7	1.2	0.6	堺市	2.7	12.3	82.3	0.9	1.8
小売業	4.1	11.6	80.8	2.3	1.2	北摂	4.6	7.7	86.2	1.5	0.0
飲食業	4.9	19.5	72.0	1.2	2.4	北河内	8.3	13.3	76.7	1.7	0.0
建設業	3.3	15.6	77.8	2.4	0.9	中河内	1.0	17.8	77.2	4.0	0.0
サービス業	4.4	12.2	79.5	2.6	1.3	南河内	2.2	8.7	86.9	2.2	0.0
運輸業	2.7	8.1	87.8	0.0	1.4	泉州	3.1	13.6	81.7	0.4	1.2
不動産業	8.0	17.0	71.6	2.3	1.1	大阪府外	3.5	21.1	71.9	3.5	0.0

従業員別	単位：%					交通手段別	単位：%				
	好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響		好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響
全体	3.7	14.5	78.8	1.8	1.2	全体	3.7	14.5	78.8	1.8	1.2
4人以下	4.2	13.8	79.2	1.5	1.3	地下鉄	7.6	15.7	73.7	2.5	0.5
5～10人	2.7	13.0	81.2	1.9	1.2	地下鉄以外	3.4	13.4	82.4	0.0	0.8
11～20人	4.4	15.5	77.3	2.8	0.0	バス	6.7	0.0	93.3	0.0	0.0
21～30人	2.5	16.4	74.5	3.3	3.3	自動車	2.9	15.1	79.0	1.7	1.3
31～50人	5.9	14.9	77.2	1.0	1.0	自転車	1.8	13.4	79.4	3.6	1.8
51～100人	5.0	18.3	76.7	0.0	0.0	徒歩	6.0	10.0	82.0	2.0	0.0
101人以上	3.3	20.0	73.4	0.0	3.3	その他	10.0	20.0	65.0	5.0	0.0

Q2. 「好影響がある」「少し好影響がある」と回答した方にお尋ねします。
 どのような好影響があると思いますか？

どのような好影響があるかについては、「運賃の値下げ」が47.6%、「路線の新設・延伸」が39.4%、「鉄道他社との連携強化」が34.2%となりました。「運賃の値下げ」は業種別で見ると集客を期待する飲食業が最も高く、エリア別では地下鉄が通る大阪市、北河内、中河内が高くなりました。

「路線の新設・延伸」については、エリア別では北摂が高く、「鉄道他社との連携強化」は、エリア別では北摂と南河内で高くなりました。大阪市以外のエリアではアクセスの向上につながることを好影響として捉えています。

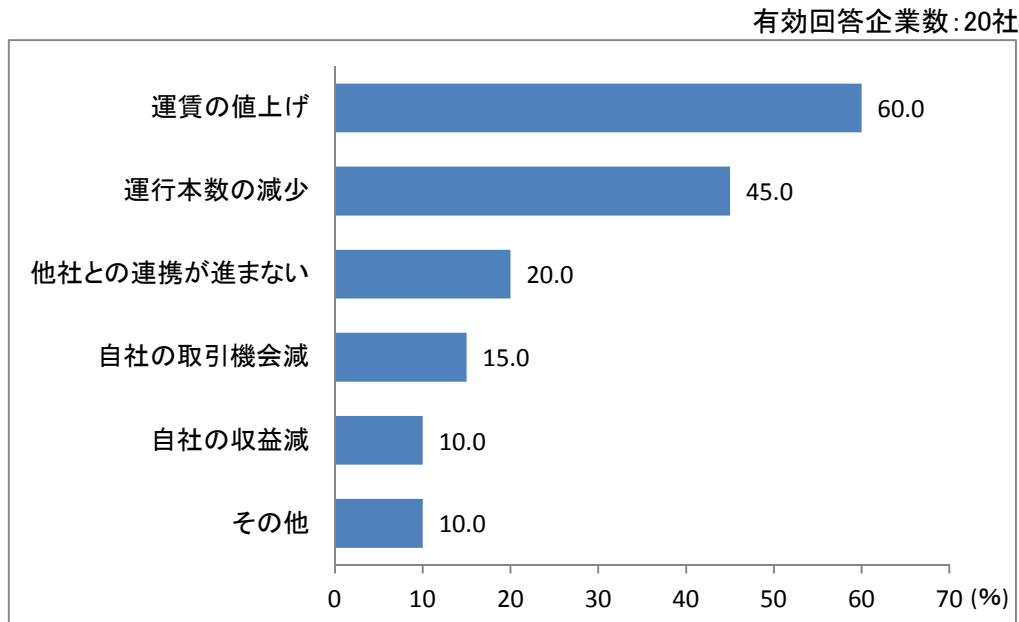


業種別	単位：% エリア別								業種別	単位：% エリア別							
	運賃の値下げ	自社の取引機会の増加	関連事業への取引機会増	運行時間の延長	路線の新設・延伸	鉄道他社との連携強化	その他	運賃の値下げ		自社の取引機会の増加	関連事業への取引機会増	運行時間の延長	路線の新設・延伸	鉄道他社との連携強化	その他		
全体	47.6	14.3	25.1	32.9	39.4	34.2	0.4	全体	47.6	14.3	25.1	32.9	39.4	34.2	0.4		
製造業	42.6	16.4	32.8	32.8	44.3	36.1	1.6	大阪市	46.2	18.9	25.5	28.3	33.0	33.0	0.0		
卸売業	54.8	12.9	29.0	19.4	29.0	45.2	0.0	堺市	41.4	13.8	24.1	37.9	51.7	34.5	0.0		
小売業	52.0	12.0	12.0	36.0	32.0	32.0	0.0	北摂	14.3	0.0	14.3	28.6	85.7	71.4	0.0		
飲食業	61.1	11.1	0.0	38.9	33.3	38.9	0.0	北河内	54.5	9.1	45.5	45.5	45.5	27.3	0.0		
建設業	37.8	21.6	29.7	37.8	40.5	27.0	0.0	中河内	61.1	0.0	27.8	22.2	50.0	27.8	0.0		
サービス業	53.1	9.4	25.0	34.4	50.0	15.6	0.0	南河内	40.0	0.0	0.0	20.0	40.0	60.0	0.0		
運輸業	42.9	14.3	28.6	28.6	28.6	42.9	0.0	泉州	55.0	17.5	22.5	42.5	37.5	37.5	2.5		
不動産業	45.0	10.0	25.0	35.0	40.0	50.0	0.0	大阪府外	50.0	7.1	21.4	42.9	28.6	21.4	0.0		

従業員別	単位：% 交通手段別								従業員別	単位：% 交通手段別							
	運賃の値下げ	自社の取引機会の増加	関連事業への取引機会増	運行時間の延長	路線の新設・延伸	鉄道他社との連携強化	その他	運賃の値下げ		自社の取引機会の増加	関連事業への取引機会増	運行時間の延長	路線の新設・延伸	鉄道他社との連携強化	その他		
全体	47.6	14.3	25.1	32.9	39.4	34.2	0.4	全体	47.6	14.3	25.1	32.9	39.4	34.2	0.4		
4人以下	51.4	5.6	22.2	41.7	41.7	33.3	0.0	地下鉄	44.7	7.9	21.1	34.2	36.8	36.8	0.0		
5～10人	45.3	15.1	28.3	30.2	35.8	32.1	0.0	地下鉄以外	55.6	11.1	38.9	33.3	33.3	50.0	0.0		
11～20人	46.7	26.7	20.0	37.8	46.7	37.8	2.2	バス	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0		
21～30人	36.4	18.2	31.8	27.3	18.2	27.3	0.0	自動車	47.3	16.9	25.0	31.8	41.9	32.4	0.7		
31～50人	68.4	5.3	21.1	26.3	36.8	42.1	0.0	自転車	30.8	7.7	23.1	30.8	23.1	38.5	0.0		
51～100人	41.7	16.7	50.0	0.0	33.3	33.3	0.0	徒歩	66.7	33.3	33.3	50.0	33.3	16.7	0.0		
101人以上	16.7	33.3	16.7	16.7	83.3	33.3	0.0	その他	83.3	0.0	0.0	50.0	33.3	16.7	0.0		

Q3. 「悪影響がある」「少し悪影響がある」と回答した方にお尋ねします。
 どのような悪影響があると思いますか？

どのような悪影響があるかについては、「運賃の値上げ」が60.0%、「運行本数の減少」が45.0%となりました。民間企業として利益への追求が必要なことから、運賃や運行本数に影響するのではないかと懸念が背景にあるものと思われます。



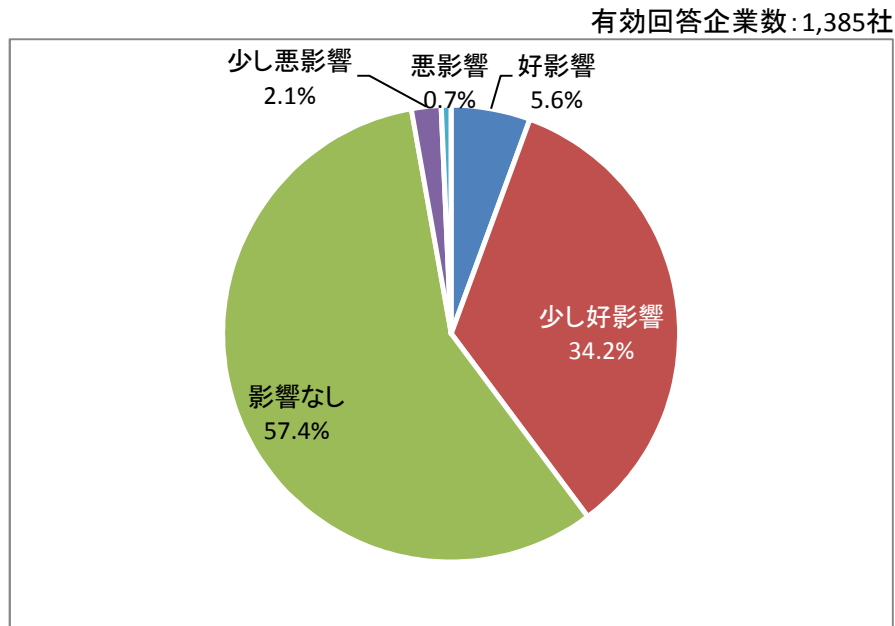
業種別	単位: %						エリア別	単位: %					
	運賃の値上げ	自社の取引機会の減少	自社の収益減少	運行本数の減少	他の鉄道会社との連携が進まない	その他		運賃の値上げ	自社の取引機会の減少	自社の収益減少	運行本数の減少	他の鉄道会社との連携が進まない	その他
全体	60.0	15.0	10.0	45.0	20.0	10.0	全体	60.0	15.0	10.0	45.0	20.0	10.0
製造業	100.0	0.0	0.0	50.0	25.0	0.0	大阪市	60.0	20.0	10.0	30.0	20.0	10.0
卸売業	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	堺市	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
小売業	33.3	0.0	0.0	33.3	0.0	33.3	北摂	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
飲食業	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	北河内	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
建設業	50.0	25.0	25.0	75.0	25.0	0.0	中河内	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3
サービス業	40.0	40.0	20.0	20.0	40.0	0.0	南河内	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
運輸業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	泉州	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
不動産業	50.0	0.0	0.0	100.0	0.0	50.0	大阪府外	100.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0

従業員別	単位: %						交通手段別	単位: %					
	運賃の値上げ	自社の取引機会の減少	自社の収益減少	運行本数の減少	他の鉄道会社との連携が進まない	その他		運賃の値上げ	自社の取引機会の減少	自社の収益減少	運行本数の減少	他の鉄道会社との連携が進まない	その他
全体	60.0	15.0	10.0	45.0	20.0	10.0	全体	60.0	15.0	10.0	45.0	20.0	10.0
4人以下	50.0	16.7	16.7	33.3	33.3	33.3	地下鉄	66.7	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0
5~10人	71.4	0.0	0.0	71.4	28.6	0.0	地下鉄以外	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
11~20人	33.3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	バス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
21~30人	66.7	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	自動車	63.6	18.2	9.1	54.5	18.2	9.1
31~50人	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	自転車	25.0	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0
51~100人	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	徒歩	100.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0
101人以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	その他	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0

Q4. 大阪市の地下鉄民営化は大阪経済にどのような影響があると思いますか？

地下鉄民営化が大阪経済に与える影響については、「好影響」が5.6%「少し好影響」が34.2%で、合わせて39.8%の企業が好影響はあると回答しました。一方、「悪影響」が0.7%「少し悪影響」が2.1%と、悪影響があると回答した企業はわずか2.8%でした。

自社への好影響に比べると大阪経済に好影響があると回答する企業は多くなっています。民営化により新会社は経営の自由度が増すことから、利用者サービスの更なる充実のほか、大阪市外への事業展開や新たな分野への進出、地元企業との取引拡大が見込まれるため、大阪経済を牽引する役割が期待されています。



業種別 単位：%

	好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響
全体	5.6	34.2	57.4	2.1	0.7
製造業	4.4	37.9	54.8	2.2	0.7
卸売業	6.8	40.1	50.0	2.5	0.6
小売業	4.8	24.0	68.2	1.8	1.2
飲食業	3.7	32.1	63.0	1.2	0.0
建設業	6.6	36.0	53.4	3.0	1.0
サービス業	7.4	30.1	60.2	1.4	0.9
運輸業	1.5	29.2	69.3	0.0	0.0
不動産業	9.4	36.5	50.6	3.5	0.0

エリア別 単位：%

	好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響
全体	5.6	34.2	57.4	2.1	0.7
大阪市	5.9	32.9	58.3	2.2	0.7
堺市	5.0	33.3	60.7	0.5	0.5
北摂	6.1	34.8	57.6	1.5	0.0
北河内	11.7	33.3	51.6	1.7	1.7
中河内	4.2	40.6	51.1	3.1	1.0
南河内	5.1	33.3	61.6	0.0	0.0
泉州	6.1	35.7	55.3	2.5	0.4
大阪府外	0.0	40.0	52.7	5.5	1.8

従業員別 単位：%

	好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響
全体	5.6	34.2	57.4	2.1	0.7
4人以下	5.5	28.1	63.2	2.7	0.5
5～10人	4.6	32.7	58.9	2.3	1.5
11～20人	4.7	39.6	53.1	1.7	0.9
21～30人	5.2	43.5	50.4	0.9	0.0
31～50人	8.3	34.4	55.2	2.1	0.0
51～100人	13.8	43.1	43.1	0.0	0.0
101人以上	3.4	41.4	51.8	3.4	0.0

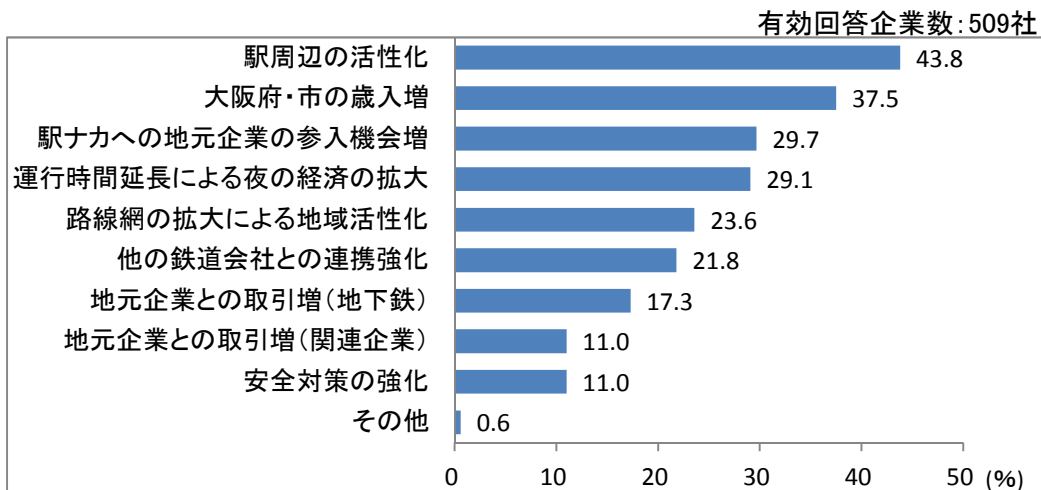
交通手段別 単位：%

	好影響	少し好影響	影響なし	少し悪影響	悪影響
全体	5.6	34.2	57.4	2.1	0.7
地下鉄	10.7	39.6	46.7	2.0	1.0
地下鉄以外	5.2	50.8	42.2	0.9	0.9
バス	7.7	30.8	61.5	0.0	0.0
自動車	4.8	33.3	59.3	1.9	0.7
自転車	2.8	19.6	73.9	2.8	0.9
徒歩	6.1	20.4	67.4	6.1	0.0
その他	10.5	36.8	47.4	5.3	0.0

Q5. 「好影響がある」「少し好影響がある」と回答した方にお尋ねします。
大阪経済にどのような好影響があると思いますか？

大阪経済にどのような好影響があるかについては、「駅周辺の活性化」が43.8%、「大阪府・市の歳入増」が37.5%、「地元企業の参入機会増」が29.7%、「運行時間延長による夜の経済の拡大」が29.1%となりました。

「駅周辺の活性化」は飲食業で特に高かったほか、「運行時間延長によるナイトタイムエコノミー（夜の経済）の拡大」は大阪の時勢を反映した特徴的な結果と言えます。インバウンド需要が急増する中で、演劇やバー、ナイトマーケットなどといった「ナイトタイムエコノミー」が注目されています。この新たな市場を成長させるためには移動手段の整備が不可欠であり、民営化による終電延長への期待が高まっています。



業種別	大阪府・市の歳入増	駅周辺の活性化	運行時間延長による夜の経済の拡大	安全対策の強化	地元企業との取引増(地下鉄)	駅ナカへの地元企業の参入機会増	地元企業との取引増(関連企業)	路線網の拡大による地域活性化	他の鉄道会社との連携強化	その他
全体	37.5	43.8	29.1	11.0	17.3	29.7	11.0	23.6	21.8	0.6
製造業	38.1	42.3	23.2	13.1	22.6	36.9	9.5	22.6	19.6	0.0
卸売業	42.9	35.7	38.6	10.0	14.3	22.9	5.7	27.1	37.1	2.9
小売業	39.0	51.2	24.4	9.8	17.1	19.5	7.3	26.8	14.6	0.0
飲食業	18.5	59.3	29.6	7.4	14.8	25.9	11.1	29.6	18.5	0.0
建設業	39.2	44.3	22.8	11.4	16.5	25.3	15.2	24.1	24.1	1.3
サービス業	31.9	44.4	36.1	9.7	9.7	36.1	15.3	23.6	19.4	0.0
運輸業	43.8	43.8	31.3	6.3	18.8	12.5	12.5	12.5	6.3	0.0
不動産業	41.7	44.4	41.7	11.1	16.7	27.8	13.9	16.7	19.4	0.0

従業員別	大阪府・市の歳入増	駅周辺の活性化	運行時間延長による夜の経済の拡大	安全対策の強化	地元企業との取引増(地下鉄)	駅ナカへの地元企業の参入機会増	地元企業との取引増(関連企業)	路線網の拡大による地域活性化	他の鉄道会社との連携強化	その他
全体	37.5	43.8	29.1	11.0	17.3	29.7	11.0	23.6	21.8	0.6
4人以下	31.1	44.4	32.6	9.6	16.3	28.1	7.4	25.2	25.9	1.5
5～10人	43.3	39.6	28.4	13.4	20.1	31.3	8.2	20.1	17.9	0.0
11～20人	40.8	42.9	30.6	8.2	14.3	26.5	16.3	30.6	25.5	1.0
21～30人	34.6	36.5	25.0	19.2	15.4	34.6	9.6	25.0	15.4	0.0
31～50人	35.9	46.2	30.8	12.8	25.6	33.3	7.7	23.1	20.5	0.0
51～100人	48.3	62.1	20.7	3.4	6.9	17.2	17.2	6.9	27.6	0.0
101人以上	25.0	41.7	16.7	8.3	25.0	50.0	25.0	33.3	25.0	0.0

エリア別	大阪府・市の歳入増	駅周辺の活性化	運行時間延長による夜の経済の拡大	安全対策の強化	地元企業との取引増(地下鉄)	駅ナカへの地元企業の参入機会増	地元企業との取引増(関連企業)	路線網の拡大による地域活性化	他の鉄道会社との連携強化	その他
全体	37.5	43.8	29.1	11.0	17.3	29.7	11.0	23.6	21.8	0.6
大阪市	35.1	46.4	33.2	10.0	18.0	28.0	9.0	23.2	15.6	0.5
堺市	47.8	44.9	26.1	10.1	11.6	30.4	13.0	21.7	27.5	0.0
北摂	19.2	42.3	34.6	23.1	15.4	46.2	19.2	26.9	38.5	0.0
北河内	38.5	38.5	34.6	3.8	23.1	34.6	19.2	15.4	26.9	0.0
中河内	42.5	32.5	42.5	10.0	7.5	35.0	10.0	15.0	27.5	2.5
南河内	41.7	16.7	8.3	16.7	16.7	33.3	16.7	41.7	33.3	0.0
泉州	33.7	42.9	19.4	14.3	22.4	24.5	10.2	30.6	24.5	1.0
大阪府外	47.6	52.4	14.3	4.8	23.8	38.1	9.5	14.3	9.5	0.0

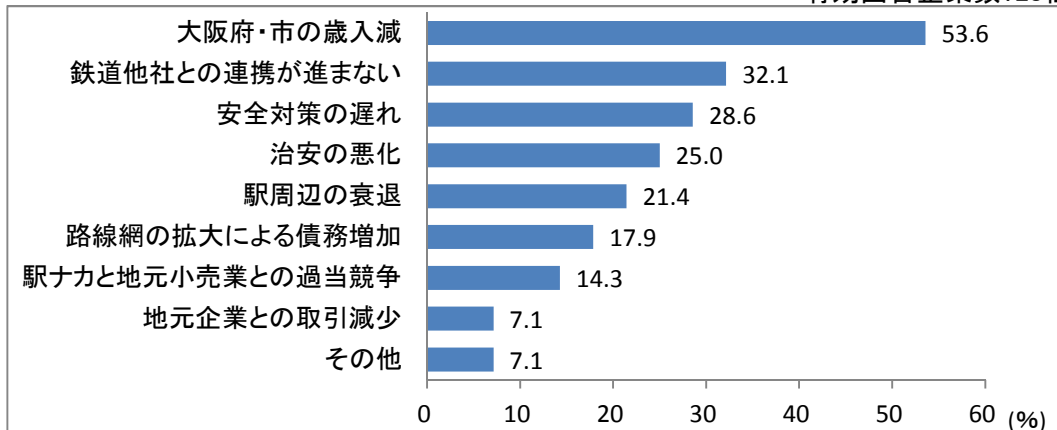
交通手段別	大阪府・市の歳入増	駅周辺の活性化	運行時間延長による夜の経済の拡大	安全対策の強化	地元企業との取引増(地下鉄)	駅ナカへの地元企業の参入機会増	地元企業との取引増(関連企業)	路線網の拡大による地域活性化	他の鉄道会社との連携強化	その他
全体	37.5	43.8	29.1	11.0	17.3	29.7	11.0	23.6	21.8	0.6
地下鉄	29.4	48.2	41.2	12.9	11.8	28.2	8.2	20.0	14.1	0.0
地下鉄以外	54.1	32.8	27.9	19.7	19.7	29.5	8.2	24.6	36.1	0.0
バス	0.0	50.0	25.0	25.0	0.0	50.0	0.0	25.0	25.0	0.0
自動車	35.3	45.1	26.5	9.1	18.0	29.3	13.2	24.0	21.8	0.6
自転車	47.6	52.4	28.6	4.8	19.0	19.0	0.0	14.3	28.6	0.0
徒歩	40.0	30.0	20.0	20.0	20.0	50.0	10.0	30.0	10.0	10.0
その他	55.6	33.3	33.3	0.0	33.3	44.4	11.1	44.4	0.0	0.0

Q6. 「悪影響がある」「少し悪影響がある」と回答した方にお尋ねします。
 どのような悪影響があると思いますか？

大阪経済にどのような悪影響があるかについては、「大阪府・市の歳入減」が53.6%になりました。民営化により、大阪市には株主配当に加えて固定資産税や事業税などが入りますが、収益が悪化すれば歳入が減少するため、利便性の低下や増税などを懸念しての結果ではないかと思われます。

次いで、「鉄道他社との連携が進まない」32.1%、「安全対策の遅れ」28.6%、「治安の悪化」25.0%となりました。

有効回答企業数:28社



業種別 単位: %

業種	大阪府・市の歳入減	駅周辺の衰退	治安の悪化	安全対策の遅れ	地元企業との取引減少	駅ナカと地元小売業との過当競争	路線網の拡大による債務増加	他の鉄道会社との連携が進まない	その他
全体	53.6	21.4	25.0	28.6	7.1	14.3	17.9	32.1	7.1
製造業	66.7	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	22.2	33.3	0.0
卸売業	0.0	50.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0
小売業	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3
飲食業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
建設業	87.5	25.0	25.0	37.5	0.0	25.0	12.5	25.0	0.0
サービス業	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0	50.0	50.0
運輸業	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
不動産業	0.0	66.7	33.3	66.7	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0

従業員別 単位: %

従業員数	大阪府・市の歳入減	駅周辺の衰退	治安の悪化	安全対策の遅れ	地元企業との取引減少	駅ナカと地元小売業との過当競争	路線網の拡大による債務増加	他の鉄道会社との連携が進まない	その他
全体	53.6	21.4	25.0	28.6	7.1	14.3	17.9	32.1	7.1
4人以下	41.7	25.0	41.7	33.3	16.7	0.0	25.0	25.0	8.3
5~10人	70.0	10.0	0.0	30.0	0.0	10.0	20.0	50.0	10.0
11~20人	50.0	50.0	50.0	0.0	0.0	100.0	0.0	50.0	0.0
21~30人	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
31~50人	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
51~100人	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
101人以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0

エリア別 単位: %

エリア	大阪府・市の歳入減	駅周辺の衰退	治安の悪化	安全対策の遅れ	地元企業との取引減少	駅ナカと地元小売業との過当競争	路線網の拡大による債務増加	他の鉄道会社との連携が進まない	その他
全体	53.6	21.4	25.0	28.6	7.1	14.3	17.9	32.1	7.1
大阪市	30.8	30.8	23.1	15.4	7.7	30.8	23.1	38.5	7.7
堺市	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
北摂	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
北河内	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
中河内	33.3	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3
南河内	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
泉州	75.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0
大阪府外	100.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

交通手段別 単位: %

交通手段	大阪府・市の歳入減	駅周辺の衰退	治安の悪化	安全対策の遅れ	地元企業との取引減少	駅ナカと地元小売業との過当競争	路線網の拡大による債務増加	他の鉄道会社との連携が進まない	その他
全体	53.6	21.4	25.0	28.6	7.1	14.3	17.9	32.1	7.1
地下鉄	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	25.0
地下鉄以外	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
バス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自動車	50.0	27.8	22.2	38.9	11.1	11.1	16.7	38.9	0.0
自転車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
徒歩	66.7	33.3	66.7	33.3	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0
その他	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

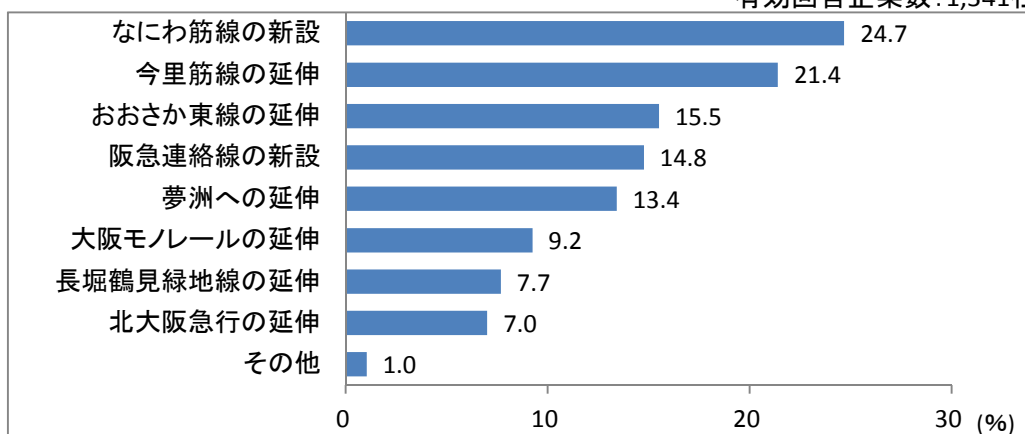
Q7. 地下鉄とその周辺では様々な鉄道の新設や延長が建設中、または計画されています。その中で早期に実現してほしい路線はどれですか？

早期に実現してほしい路線については、「なにわ筋線の新設」が24.7%、「今里筋線の延伸」が21.4%となりました。

「なにわ筋線の新設」は堺市・泉州エリアの企業で回答する割合が高くなりました。北摂エリアでは「阪急連絡線の新設」、中河内エリアでは「おおさか東線の延伸」と「大阪モノレールの延伸」の割合が高くなりました。インバウンド対応としての大阪市中心部と関西・伊丹両空港へのアクセス向上が期待されています。

「今里筋線の延伸」は、大阪市エリアだけでなく堺市と南河内エリアの企業でも回答する割合が高くなりました。堺市・南河内エリアは鉄道の空白地が多いこともあり、路線延長に根強い期待があるものと思われます。

有効回答企業数:1,341社



業種別	単位: %									
	今里筋線の延伸	長堀鶴見緑地線の延伸	おおさか東線の延伸	なにわ筋線の新設	阪急連絡線の新設	夢洲への延伸	北大阪急行の延伸	大阪モノレールの延伸	特になし	その他
全体	21.4	7.7	15.5	24.7	14.8	13.4	7.0	9.2	38.0	1.0
製造業	21.9	5.5	17.6	26.1	14.6	15.8	4.8	8.8	39.2	1.0
卸売業	23.4	7.6	14.6	28.5	13.3	13.9	8.2	11.4	38.0	1.9
小売業	20.8	7.5	17.6	19.5	15.7	11.9	8.2	10.7	39.0	0.6
飲食業	25.0	13.9	16.7	26.4	8.3	9.7	6.9	9.7	33.3	1.4
建設業	16.2	8.4	12.6	26.7	14.1	12.0	6.8	6.3	39.8	2.1
サービス業	23.9	7.3	13.3	19.3	19.7	13.3	10.6	11.0	33.0	0.5
運輸業	15.9	9.5	7.9	20.6	12.7	14.3	6.3	6.3	47.6	0.0
不動産業	23.2	11.0	20.7	31.7	12.2	9.8	4.9	8.5	36.6	0.0

従業員別	単位: %									
	今里筋線の延伸	長堀鶴見緑地線の延伸	おおさか東線の延伸	なにわ筋線の新設	阪急連絡線の新設	夢洲への延伸	北大阪急行の延伸	大阪モノレールの延伸	特になし	その他
全体	21.4	7.7	15.5	24.7	14.8	13.4	7.0	9.2	38.0	1.0
4人以下	20.4	8.1	16.4	19.5	13.8	12.4	7.8	11.2	40.4	0.2
5~10人	22.9	9.3	12.5	25.3	13.6	10.4	6.4	5.1	42.3	1.9
11~20人	24.9	9.9	14.6	27.5	12.4	14.6	6.4	9.9	35.6	0.4
21~30人	15.9	2.7	15.9	25.7	15.9	15.0	6.2	7.1	39.8	1.8
31~50人	16.0	5.3	18.1	24.5	18.1	22.3	10.6	10.6	26.6	2.1
51~100人	21.8	3.6	23.6	34.5	29.1	14.5	3.6	18.2	27.3	0.0
101人以上	13.8	0.0	17.2	37.9	20.7	20.7	6.9	17.2	27.6	3.4

エリア別	単位: %									
	今里筋線の延伸	長堀鶴見緑地線の延伸	おおさか東線の延伸	なにわ筋線の新設	阪急連絡線の新設	夢洲への延伸	北大阪急行の延伸	大阪モノレールの延伸	特になし	その他
全体	21.4	7.7	15.5	24.7	14.8	13.4	7.0	9.2	38.0	1.0
大阪市	25.9	10.5	17.6	23.8	16.6	14.9	6.9	6.0	34.0	0.7
堺市	27.3	3.6	6.2	30.9	10.3	8.8	7.2	2.6	49.0	2.1
北摂	7.9	7.9	14.3	19.0	39.7	11.1	25.4	27.0	25.4	1.6
北河内	8.8	10.5	17.5	19.3	10.5	42.1	3.5	22.8	17.5	0.0
中河内	5.6	4.5	42.7	12.4	10.1	15.7	3.4	48.3	18.0	0.0
南河内	28.6	4.8	7.1	14.3	7.1	7.1	7.1	7.1	59.5	0.0
泉州	17.2	4.6	9.7	31.1	8.8	10.5	3.8	2.1	50.8	1.3
大阪府外	20.0	7.3	14.5	21.8	30.9	1.8	9.1	3.6	36.4	3.6

交通手段別	単位: %									
	今里筋線の延伸	長堀鶴見緑地線の延伸	おおさか東線の延伸	なにわ筋線の新設	阪急連絡線の新設	夢洲への延伸	北大阪急行の延伸	大阪モノレールの延伸	特になし	その他
全体	21.4	7.7	15.5	24.7	14.8	13.4	7.0	9.2	38.0	1.0
地下鉄	32.0	12.9	21.6	29.4	16.5	14.4	12.4	5.7	25.3	1.0
地下鉄以外	17.9	3.8	19.8	32.1	29.2	17.9	8.5	17.0	26.4	0.0
バス	21.4	21.4	0.0	28.6	14.3	0.0	14.3	0.0	42.9	0.0
自動車	20.6	7.4	14.9	23.4	12.6	13.5	5.4	9.0	41.1	1.2
自転車	15.0	6.5	12.1	20.6	10.3	8.4	6.5	7.5	46.7	0.0
徒歩	21.7	0.0	10.9	21.7	23.9	13.0	13.0	8.7	37.0	2.2
その他	5.9	5.9	0.0	17.6	17.6	5.9	0.0	17.6	47.1	5.9

まとめ

<「地下鉄民営化の影響」について>

今年4月の地下鉄民営化を目前に控え、今回、その民営化の影響についてアンケートを実施しました。4割近くの中小企業は大阪経済に好影響を与えると回答し、新会社（Osaka Metro）に対して地元経済を牽引する役割を期待しています。

一方、民営化の自社への影響については、好影響が2割程度にとどまりました。現在のところは自社の事業面への影響は少ないと考えられています。ただ、適切な運賃のもと安全運行に努め、交通インフラの役割を果たすことに加えて、利便性の向上や地域の活性化につながる事業を進めることができれば、中小企業にも民営化のメリットが実感されると思います。

大阪経済にどのような好影響があるかについては、運行時間延長によるナイトタイムエコノミーの拡大は大阪の時勢を反映した特徴的な結果と言えます。インバウンド需要が急増する中で、演劇やバー、ナイトマーケットなどといったナイトタイムエコノミーが注目されています。この新たな市場を成長させるためには移動手段の整備が不可欠であり、中小企業の間にも民営化による終電延長への期待が高まっています。

早期に実現してほしい路線については、なにわ筋線の新設と今里筋線の延伸に対する要望が大きくなっています。

なにわ筋線については、おおさか東線や大阪モノレールとともに、大阪市中心部や関西・伊丹両空港、新幹線を結ぶ、インバウンド需要に対応する重要な路線です。今後の外国人観光客の増加を見据えた早期の路線整備が期待されます。

また、今里筋線の延伸については、大阪市エリアだけでなく、堺市・南河内エリアの企業でも回答割合が高くなっています。堺市・南河内エリアは鉄道の空白地が多いこともあり、路線延長に根強い期待があるものと思われます。

今回の大阪市営地下鉄の民営化は公営地下鉄としては全国初だからこそ、新しい発想が求められています。駅構内での店舗展開、保有資産や技術力を活用した新分野への事業拡大、そして公営企業ではできなかった自由な事業活動。いずれも新しい発想なくしては達成できません。ゆえに地元企業との連携などで民間の力を活用するという発想が大切なのではないのでしょうか。

民営化で独り立ちすることは大切ですが、地元企業と協力して大阪経済を盛り上げることも民営化の趣旨に沿うものと考えられます。大阪には元気でユニークな中小企業が数多くあります。これらの企業との協業も検討すべきではないかと思われます。